X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

Komisja Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki

■ PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW TURYSTYKI
(NR 6)
z dnia 11 września 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki

– podkomisji stałej do spraw turystyki (nr 6)

11 września 2024 r.

Podkomisja stała do spraw turystyki, pod przewodnictwem posła **Piotra Górnikiewicza (Polska2050-TD)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat funkcjonowania drogowych znaków turystycznych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Borys** sekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki wraz ze współpracownikami, **Małgorzata Wilk-Grzywna** wiceprezes Polskiej Organizacji Turystycznej wraz ze współpracownikami, **Michał Szeftel** prezes Polskiej Federacji Campingu i Caravaningu, **Agnieszka Sikorska** prezes Forum Regionalnych Organizacji Turystycznych, **Henryk Urbaś** doradca przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Krzysztof Majer**, **Damian Stanisławski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

Dzień dobry, witam serdecznie, możemy zaczynać. Witam bardzo serdecznie na kolejnym posiedzeniu podkomisji stałej ds. turystyki.

Stwierdzam kworum, otwieram posiedzenie podkomisji.

Witam bardzo serdecznie pana Piotra Borysa – sekretarza stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki, pana Dominika Borka – dyrektora Departamentu Turystyki MSiT, panią Elżbietę Wyrwicz – doradcę w Departamencie Turystyki MSiT, pana Jacka Janowskiego – dyrektora Departamentu Wsparcia i Rozwoju Turystyki, panią Małgorzatę Wilk-Grzywnę – wiceprezes Polskiej Organizacji Turystycznej, pana Michała Szeftela – prezesa Polskiej Federacji Campingu i Caravaningu, panią Agnieszkę Sikorską – prezes Forum Regionalnych Organizacji Turystycznych.

Szanowni państwo, dzisiejszy temat to rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania drogowych znaków turystycznych. Bardzo proszę pana ministra o wprowadzenie.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki Piotr Borys:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, bardzo dziękujemy za podjęcie tego tematu. Ten temat jest normowany przez kilka ustaw, rozporządzeń, w dużej części również usytuowanych poza Ministerstwem Sportu i Turystyki, głównie w części związanej z Ministerstwem Infrastruktury, a także spraw wewnętrznych. Przedstawimy szczegółową prezentację, żeby pokazać wszystkie przykłady dotyczące znakowań szlaków turystycznych i otworzyć bardziej dyskusję, czy ten system jest optymalny, czy nie jest optymalny. Sam, często jeżdżąc, czy każdy z nas jeżdżąc po Europie, widzi dokładnie i porównuje kwestie oznakowań największych atrakcji turystycznych, które przecież są usytuowane wzdłuż największych tras europejskich T&T i możemy pewne rzeczy porównywać. Mi też się już prywatnie rodzą pewne refleksje, głównie na przykładzie Niemiec i Francji. Tak naprawdę mamy kilkadziesiąt milionów osób, które przejeżdżają przez Polskę i to stanowi jeden z najlepszych elementów, mówię o osobach, które przekraczają granice Polski i głównie sytuują się w szlakach komunikacyjnych najważniejszych dróg krajowych, autostrad, dróg ekspresowych, a część z nich jest w sieci T&T.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z podstawami prawnymi, mamy z jednej strony ustawę – Prawo ruchu drogowego, kilka rozporządzeń ministra infrastruktury oraz spraw wewnętrznych dotyczących znaków i sygnałów drogowych, rozporządzeń ministra infrastruktury w sprawie warunków technicznych, także rozporządzenia ministra infrastruktury w zakresie zarządzania ruchem. Tu głównie chodzi o unormowanie

szczegółowych zasad dotyczących wielkości znaków, wzorów graficznych, części technicznych, kwestii bezpieczeństwa, także wszystkich zadań związanych z utrzymaniem tych znaków, ich modernizacją w przypadku zniszczeń, także całego systemu wnioskowania.

Państwo dyrektorzy przedstawią te części graficzne w prezentacji. Generalnie te znaki, które mamy najczęściej, które widzimy, to są znaki typu E: E-22 czyli dotyczące samochodowych szlaków turystycznych, E-22b – obiektów na samochodowych szlakach turystycznych, informacji o obiektach turystycznych to są te znaki typu E22c, czyli cały ten pakiet znaków E oraz pozostałe znaki, które dotyczą dojazdów do przystani, plaż, ośrodków jazdy konnej, muzeów, zabytków itd. – to cała seria od E-7 do E-12a. Pokażemy również te pozostałe rzeczy. Ważne jest to, że w tym naszym systemie działa po prostu moment, w którym poszczególne organizacje wnioskują. Jest cały zakres podmiotów, które mogą inicjować powstawanie znaków drogowych informujących o atrakcjach turystycznych. Jest stworzona specjalna procedura związana z opiniowaniem przez regionalne ośrodki turystyczne. Swój zakres posiada również Polska Organizacja Turystyczna, ale przede wszystkim chcielibyśmy pokazać to w systemie graficznym.

Chcielibyśmy również przedstawić państwu tę wiedzę, która wynika właśnie z kwestii związanych z powstawaniem, czyli udziałem urzędów marszałkowskich, poszczególnych POT i ROT i otworzyć dyskusję i zadać pytanie, czy jest to wystarczające. W mojej ocenie, takiej, powiedziałbym, to już nie mówię jako wiceminister, ale przyglądając się, wydaje mi się, że oznakowanie atrakcji turystycznych w takich krajach tranzytowych jak Niemcy czy Francja ma trochę większy wymiar i na pewno wielkość tych znaków jest znacznie większa, przynajmniej z mojej wewnętrznej obserwacji, niż te, które mamy usytuowane w Polsce przy głównych autostradach. Przedstawiliśmy państwu obszerny materiał graficzny, a także wykaz znaków drogowych, które są w państwa regionach, które są sytuowane głównie w obszarze dróg ekspresowych i autostrad, choć nie tylko. Można także zapoznać się z całym wykazem, gdzie dokładnie mamy te atrakcje, chociaż uważam, że mamy tak dużo atrakcji turystycznych, że po pierwsze, trzeba je pokazywać więcej, a po drugie, stworzyć system, aby były jeszcze bardziej widoczne. Otwórzmy tę dyskusję. Zakładając, że to jest początek rozmowy o tym, czy ten system, który mamy jest wystarczający, czy jest to system, którym moglibyśmy wykonać znacznie więcej, wiedząc o tym, szanowni państwo, że będziemy tworzyli strategię rozwoju turystyki, gdzie w bardzo istotny sposób będziemy chcieli usystematyzować współpracę między ministerstwem, regionami i głównymi miastami i gminami turystycznymi mającymi największy potencjał, takiej części instytucjonalnej współpracy, a obok pełna współpraca POT, ROT i LOT. Jeżeli będziemy chcieli być bliżej tych modeli największych turystycznych państw jak Włochy czy Hiszpania, które absolutnie szczycą się markami turystycznymi, którymi są regiony, jedziemy do Toskanii, na Sycylię i tak dalej, to ten wielki potencjał w naszej polskiej turystyce drzemie w ogromnej skali także w regionach. Będziemy chcieli widzieć po stronie regionów, marszałków, sejmików, regionalnych organizacji turystycznych właśnie ten największy potencjał. Promujmy także Polskę jako markę turystyczną na zewnątrz, jako destynację turystyczną, ale także pokazujmy wyjątkowość polskich regionów. Pojechanie na Podlasie, na Pomorze, Pomorze Zachodnie, do Małopolski, te marki regionalne powinny być niezwykle mocno eksponowane i promowane. Ta inicjatywa absolutnie leży głównie po stronie po stronie regionów.

Jeżeli chodzi o znaczenie głównych atrakcji turystycznych, czasami są takie atrakcje, które wykraczają poza wymiary jednego regionu, na przykład Szlak Cysterski, który kiedyś miałem okazję tworzyć, jeszcze jako marszałek odpowiedzialny za turystykę na Dolnym Śląsku, wiele lat temu. To powstało z mojej inicjatywy. To dotyczy kilku regionów, które mają coś wspólnego, liniowego, co łączy, czyli ten główny przykład Południowo-Zachodniego Szlaku Cysterskiego, ale takich przykładów może być znacznie więcej. Otwórzmy dyskusję po szczegółowej prezentacji, co możemy ulepszyć, co możemy poprawić, które podmioty zaangażować i czy system znakowania jest wystarczający, czy powinniśmy dokonać jakichś korekt pod kątem pokazania atrakcji turystycznych, podkreślam raz jeszcze, kilkudziesięciu milionom osób, które przejeżdżają przez Polskę, głównie w tych obszarze głównych szlaków komunikacyjnych T&T w Polsce.

Proszę teraz o szczegółową prezentację, a później byśmy jeszcze poprosili o zabranie głosu tych z państwa, którzy uczestniczą przy znakowaniu i mają bardzo szczegółową swoją wiedzę. Dziękuję.

Dyrektor Departamentu Wsparcia i Rozwoju Turystyki Polskiej Organizacji Turystycznej Jacek Janowski:

Dziękuję, panie ministrze. Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, pozwoliłem sobie przygotować prezentację dotyczącą tego, jak na dzień dzisiejszy funkcjonuje system oznakowania drogowych znaków turystycznych w Polsce. Tutaj swoją rolę ma też Polska Organizacja Turystyczna, o której powiem w drugiej części naszej prezentacji. Tak jak pan minister powiedział, drogowe znaki turystyczne w Polsce są bardzo istotne z punktu widzenia informacyjnego, jak również promocyjnego tych atrakcji turystycznych, które są w polskich regionach, dlatego też opiera się ono na rozporządzeniach i ustawach, które uzasadniają funkcjonowanie tych turystycznych znaków drogowych. Przypomnę, że to są, za chwilę podam przykłady, brązowe znaki turystyczne. Mamy do czynienia z takimi znakami, jak E-22a, to jest samochodowy szlak turystyczny, E-22b – obiekt na samochodowym szlaku turystycznym, jak również E-22c – informacja o obiektach turystycznych. Jeżeli chodzi o projekty znaków samochodowych szlaków turystycznych, opiniuje je kapituła właściwej organizacji turystycznej. To jest ustawowo przygotowane.

Szanowni państwo, to są przykłady znaków E-22-A – samochodowy szlak turystyczny, Pomorski Szlak Cysterski, między innymi, o który pan minister wspominał, jak również Jurajski Pierścień, szlak turystyczny. Tych szlaków w Polsce jest bardzo dużo. Potem też pokażę wykaz, jak wygląda to, jeżeli chodzi o poszczególne województwa. E-22 – znak samochodowy szlaku turystycznego stosuje się w celu wskazania początku danego szlaku samochodowego turystycznego oraz jego kontynuacja na poszczególnych skrzyżowaniach. W praktyce on służy często do znakowania pojedynczych atrakcji turystycznych, ale również tych, które leżą na wyznaczonych szlakach turystycznych najważniejszych atrakcji turystycznych, bo często one przebiegają przez wiele województw. Na znaku umieszcza się przede wszystkim nazwę znaku, nazwę szlaku, symbol jego oraz wskazuje się strzałką, w którym kierunku taki znak podąża. Kierunek szlaku albo symbol organizacji turystycznej wytyczającej szlak, tutaj ustawa nam daje wolną rękę, czy taka informacja może się znaleźć.

Jeżeli chodzi o inny znak turystyczny, drogowy, to jest E-22b, to jest obiekt na samochodowym szlaku turystycznym. Mają państwo tutaj przykłady takich znaków, Zamek Kurnik między innymi, odległość do danej atrakcji turystycznej, czy też Zabytkowa Kopalnia Ignacy na Śląsku w Rybniku, 20 km do niej. Ona się znajduje na Szlaku Zabytków Techniki. Mamy określony na górze zapis, jaki to jest szlak, który jest oznakowany tym znakiem. Te elementy umieszcza się na znaku, natomiast mamy jeszcze do czynienia z kolejnym znakiem: E-22c jest to informacja o obiektach turystycznych. One znajdują się zazwyczaj przed wjazdem do nowego miasta. Przykładem jest chociażby Kraków, czy mniejsze miasto jak Tczew, między innymi. E-22c informuje o wstępnych obiektach turystycznych na terenie wskazanym na znaku. Stosuje się go w celu wskazania obszaru miasta, na którym znajduje się szereg godnych uwagi obiektów turystycznych. Zazwyczaj na tym znaku informującym, że wjeżdżamy do Krakowa na przykład, czy do Tczewa, są ikonki najważniejszych atrakcji turystycznych, które są godne polecenia, które są kluczowymi atrakcjami turystycznymi w regionie. Te znaki umieszcza się przy drogach wjazdowych do danego obszaru, do danego miasta. Jeżeli chodzi o drogowskazy do obiektów turystycznych lub wypoczynkowych, to E-7 do E-12a stosuje się w celu wskazania kierunków do obiektów turystycznych lub wypoczynkowych. Tutaj są napisy, symbole, też różne informacje dotyczące tego, jak dotrzeć do danej atrakcji turystycznej. Ustawa dopuszcza również podawanie informacji na przykład o dużym obiekcie przemysłowym. Znak umieszcza się po prawej stronie jezdni, oczywiście w odległości, to jest ważne, do 50 m od skrzyżowania, do którego się podjeżdża samochodem. Znaki te umieszcza się przy drodze tranzytowej przechodzącej przez miejscowość lub w jej pobliżu. Jeżeli trasa dojazdowa zmienia kierunek, znak umieszcza się na tych

skrzyżowaniach, na których kierunek dojazdu ulega zmianie. Mogą państwo teraz zobaczyć przykłady graficzne tych drogowskazów, one są różne, tak jak powiedziałem od E-7 do E-12a – dotarcie do przystani wodnej, do plaży, do ośrodka jazdy konnej na przykład, czy do jakiegokolwiek punktu widokowego, czy do szlaku rowerowego. To są te oznaczenia, które państwo mogą zobaczyć na tym slajdzie.

Jeżeli chodzi o procedurę umieszczania i utrzymywania znaków turystycznych, możemy podzielić je na kilka kwestii. Przede wszystkim autostrady i drogi ekspresowe. Tutaj wniosek jest składany do regionalnej organizacji turystycznej, następnie opinię wydaje kapituła przy Polskiej Organizacji Turystycznej. Opinia nasza, jeżeli chodzi o Polską Organizację Turystyczną, nie jest opinią rozstrzygającą, ale rekomendującą. Czyli my dajemy opinię, czy dany znak warto dać w danej atrakcji turystycznej, w danym regionie, czy ta atrakcja jest na tyle istotna z turystycznego punktu widzenia, żeby dać rekomendację. Polska Organizacja Turystyczna, kapituła przy POT może udzielić takiej rekomendacji albo pozytywnej, albo negatywnej, a czasami dajemy uwagi do tego, żeby coś poprawić. W tej kapitule, o której wspomniałem, która w POT jest powołana rozporządzeniem, zarządzeniem prezesa POT, zasiadają przedstawiciele POT, MSiT, a także Zarządu Forum Informacji Turystycznej. Kiedyś była też Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, natomiast od kilku lat wycofała swoją kandydaturę w tej kapitule. Być może warto byłoby ją dołączyć. Jak najbardziej jesteśmy na to otwarci. GDDKiA również jest konsultowana jeżeli chodzi o dany znak, w związku z tym ta procedura również nie omija tak naprawdę Generalnej Dyrekcji. To dotyczy dróg ekspresowych i autostrad, natomiast jeżeli chodzi o procedurę dotyczącą umieszczania i utrzymania znaków na pozostałych drogach krajowych, czy na drogach wojewódzkich, czy też drogach miejskich i powiatowych, POT nie wydaje takich rekomendacji. Taką rekomendację może wydać ROT, która obejmuje dany region, dane województwo. To już wystarczy takiemu zarządcy drogi, czy twórcy tej drogi do tego, aby ROT dała opinię, rekomendację pozytywną bądź negatywną.

Szanowni państwo, chciałbym powiedzieć jeszcze o tym, że tak powiedziałem wcześniej, w POT funkcjonuje kapituła, która daje te rekomendacje. Pod koniec ubiegłego roku poprosiliśmy GDDKiA o wykaz znaków drogowych w Polsce na autostradach i drogach szybkiego ruchu i na dzień dzisiejszy ten wykaz państwo macie również w materiałach. Jeżeli chodzi o poszczególne regiony, najwięcej znaków drogowych jest w województwie Śląskim. Jest akurat z nami pani dyrektor regionalnej organizacji województwa śląskiego. Tych oznakowań najwięcej jest w regionie śląskim. Według grudnia ubiegłego roku jest ich 66. Dolny Śląsk – 16 znaków, lubuskie – 4, łódzkie – 9 sztuk, małopolskie – 20, mazowieckie – 1 sztuka, opolskie – 22, pomorskie – 10 sztuk, świętokrzyskie – 11, warmińsko-mazurskie – 11, wielkopolskie – 19 i zachodniopomorskie – 1. To są znaki na autostradach i drogach szybkiego ruchu. Ten wykaz nie uwzględnia znaków lokalnych, tych znaków, które znajdują się w regionie i tak dalej, bo tych jest dużo więcej. Na przykład bardzo dużo znaków na drogach wojewódzkich jest na Podkarpaciu. One nie są ujęte w wykazie, który otrzymaliśmy, ale jest ich faktycznie sporo, jeżeli chodzi o region podkarpacki. Cały wykaz macie państwo w materiałach. Łączna liczba znaków na grudzień zeszłego roku to 200 sztuk, z czego znaki E-22a – 48, znaki E-22b – 122, znaki E-22c – 2, liczba znaków E-9 – 12 i znaków E-10 – 16.

Tak jak pan minister powiedział, bardzo ważną rolę pełnią te brązowe znaki turystyczne, bo nie tylko informacyjną, ale i promocyjną. Mimo to, że poruszając się po naszych drogach, coraz częściej używamy google'owskiego GPS różnego rodzaju i map elektronicznych, zawsze taki element graficzny na drodze pokazuje ten element promocyjny, informacyjny. Myślę, że warto aby te znaki w Polsce funkcjonowały i było ich jeszcze więcej, bo one kierują do ważnych atrakcji turystycznych.

Szanowni państwo, to tyle. Jeżeli będą jakieś pytania, to jesteśmy otwarci na dyskusję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę.

Prezes Forum Regionalnych Organizacji Turystycznych Agnieszka Sikorska:
Agnieszka Sikorska. Reprezentuję Forum Regionalnych Organizacji Turystycznych, czyli sam związek stowarzyszeń, który zrzesza wszystkie regionalne organizacje turystyczne, natomiast z doświadczenia zawodowego i pracy codziennej jestem dyrektorem Śląskiej Organizacji Turystycznej. Wywołana zostałam do tematu à propos tego, że mamy rzeczywiście najwięcej znaków przy drogach ekspresowych i autostradach, z racji chyba tego, że w województwie śląskim jest ich też sporo. Dwa lata temu byłam też w zespole roboczym, który pracował nad rozporządzeniem ministra infrastruktury dotyczącym znaków i sygnałów drogowych. To jest tak zwana czerwona książka, gdzie tak naprawdę w 100-120 osób, łącznie z ekspertami od drogownictwa, opracowywaliśmy, my akurat z POT, byłam z ramienia POT, jako że mam trochę doświadczenia właśnie w znakowaniu, ekspertem, który zajmował się propozycjami dotyczącymi oznakowania turystycznego, zarówno samochodowych szlaków turystycznych, jak i rowerowych szlaków turystycznych oraz atrakcji turystycznych jako takich. Jacek wspominał o tym, że wszystkie wzory tablic itd są w rozporządzeniu, to praktyka ich stosowania w rzeczywistości pozostawia wiele do życzenia. Osoby, które w praktyce się tym zajmują, bo przy naszych organizacjach działają kapituły opiniujące nie tylko nasze projekty, nasze inicjatywy oznakowania atrakcji turystycznych, ale również te, które składane są przez inne podmioty, bo tak naprawdę każdy może być inicjatorem takiego oznakowania, pokazują, że te rzeczy nie zawsze działają w praktyce tak jak by się wydawało na papierze, ładnie wyglądają.

Od grudnia 2022 r. w Ministerstwie Infrastruktury znajduje się cały nowy projekt rozporządzenia, w którym jest bardzo szeroki rozdział dotyczący oznakowania atrakcji turystycznych i w ogóle znakowania turystycznego, bo on jest znacznie szerszy niż tylko te znaki biało-brązowe przy drogach publicznych, ale dotyczy również oznakowania takich miejsc jak na przykład miejsca wodowania na szlakach kajakowych. To jest bardzo potrzebne, ponieważ to są często miejsca, do których bardzo trudno trafić, więc jeśli ich nie oznakujemy, to turyści nie wiedzą gdzie mają zgłosić się na miejsce zbiórki. Obecne rozporządzenie w żadnej formie na dzień dzisiejszy – to z 2003 r. – takich wzorów nie przewiduje. Nasze doświadczenie praktyczne z prac nad wprowadzaniem organizacji ruchu na drogi pokazuje, że często zarządcy dróg podchodzą bardzo enumeratywnie czy literalnie do zapisów rozporządzenia i nie dopuszczają pewnych modyfikacji znaków w zależności od potrzeb. Jacek pokazał jeden ze wzorów znaków. Chyba nie ma nikogo z GDDKiA i to dobrze, bo by mi pewnie uszy oberwał za to, że na znaku… Jacku, jeżeli mógłbyś cofnąć trochę do znaku kopalni w Rybniku, to będzie nasz przykład. Jako duża atrakcja turystyczna znajdująca się i to jest znak przy autostradzie, więc on ma wymiar 300 cm x 360 cm, więc to są te duże tablice i w zasadzie nie ma problemu z ich widocznością, natomiast ten wzór znaku nie zostawiał możliwości umieszczenia informacji, że to jest obiekt na samochodowym szlaku, czyli nie komunikowaliśmy tego, że jest to Szlak Zabytków Techniki. Za zgodą akurat naszej regionalnej dyrekcji dróg krajowych i autostrad udało nam się wprowadzić taką dodatkową informację, ale wiem doskonale, że chociażby w województwie małopolskim jest to niemożliwe. To jest już takie podejście w zależności od regionu, poszczególnych dyrekcji, na przykład generalnych dyrekcji, do tego tematu, że pewna modyfikacja wzoru, tak jak tutaj mamy wzór Zamek Kurnik, bo to jest ten pochodzący z rozporządzenia, nie dopuszcza takich dodatkowych informacji. Podobnie jest z oznaczeniem najwyższej klasy obiektów, czyli na przykład obiektów UNESCO. Również nie mamy takiej możliwości i nigdy, nigdzie nie powstał wzór jak należałoby tego rodzaju obiekty oznaczać, mimo że to są obiekty najwyższej rangi. Mamy ich raptem w całym kraju 17.

Myślę, że warto byłoby podjąć prace nad tym rozporządzeniem, które de facto jest gotowe i które zostało przez ekspertów z GDDKiA w zasadzie jako projekt rozporządzenia złożone w ministerstwie. Z tego co wiem, od 2022 r. nie toczą się nad nim żadne prace. Osobiście składałam do Ministerstwa Infrastruktury takie pismo z zapytaniem o to, czy toczą się jakiekolwiek prace nad zmianą tego rozporządzenia. Z tego co jest mi wiadomo, również samym drogowcom zależy na wprowadzeniu nowych wzorów tablic w wielu przypadkach, gdzie rzeczywiście bezpieczeństwo kierowców jest bardzo istotne. Nasz rozdział, możemy powiedzieć, jest może mniej istotny z punktu widzenia

bezpieczeństwa na drogach, no ale w naszej działalności równie ważny. Wnioskowałabym, żeby MI zaczęło procedować na nowo po prostu projekt rozporządzenia, który, tak jak powiedziałam, jest efektem roku pracy około 120 osób z różnych branż, które wypracowały projekt rozporządzenia, gotowy. Dostałam oficjalną odpowiedź od zastępcy dyrektora departamentu w MI, że to nie jest projekt rozporządzenia tylko założenia i że prace będą się toczyć dopiero wtedy, kiedy trzeba będzie wdrożyć jakąś tam dyrektywę unijną, mnie osobiście bliżej nieznaną. Natomiast całe to rozporządzenie uważam, że zawiera w sferze turystycznej bardzo kompleksowe rozwiązania dotyczące modyfikacji oznaczeń turystycznych, zarówno samochodowych szlaków turystycznych, jak i rowerowych szlaków turystycznych. Rozporządzenie przejęło jakby wprost oznakowanie PTTK, które również na dzień dzisiejszy w postaci tylko i wyłącznie czterech kolorów, czy pięciu, którymi szlaki są oznakowane, na ilość szlaków, które dzisiaj istnieją, jest niewystarczające. Jest tam też cały rozdział poświęcony oznakowaniu szlaków rowerowych, które też bardzo często wchodzą na drogi publiczne i z którymi mamy problem z uzgodnieniami od różnych zarządców dróg.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, czy ktoś jeszcze chciałby coś dodać? Bardzo proszę.

Prezes Polskiej Federacji Campingu i Caravaningu Michał Szeftel:

Panie ministrze, szanowni państwo, chciałem zabrać głos w sprawie kempingów. Jestem prezesem Polskiej Federacji Campingu i Caravaningu. Co roku przeprowadzamy przegląd całej bazy kempingowej, tworzymy informator, informacje o kempingach, które cieszą się zaufaniem zarówno turystów krajowych i zagranicznych, natomiast problemem dla nas jest oznakowanie polskich kempingów. Ustawa wyraźnie precyzuje, co jest kempingiem i o nadaniu kategorii od jednej do czterech gwiazdek decydują urzędy marszałkowskie. Z naszego doświadczenia, z przeglądu bazy wynika, że bardzo wiele obiektów niebędących kempingami posiada w odpowiedniej odległości przed obiektami informacje, że to są kempingi. Natomiast kempingi, które w zasadzie są kempingami, mają kategorię, nie są oznakowane. W ten sposób mylą turystów. My chcemy, aby takie oznakowanie było powszechnie wprowadzone w tych miejscowościach i regionach, gdzie są kempingi, natomiast oznakowanie innych obiektów świadczących usługi kempingowe, które nie są skategoryzowane, należy już do gmin. My zwracamy się wtedy do nich z uwagami, żeby nie oznakowali tych obiektów z pominięciem kempingów, dlatego że to po prostu źle świadczy o informacji kempingowej w Polsce.

Po drugie, udało nam się w tamtym roku, po 12 latach pertraktacji z Wielkopolskim Urzędem Marszałkowskim, zlikwidować znak przy autostradzie A2 informujący turystów o kempingu w Baranowie, który od 12 lat nie istnieje. Mieliśmy duże pretensje ze strony turystów, którzy musieli zbaczać z głównej drogi w kierunku tego kempingu, a tam jest osiedle mieszkaniowe, kempingu nie ma. Natomiast dla nas problemem jest ustawienie znaków kempingowych w odpowiedniej odległości przy znanych i dobrych kempingach. Na terenie województwa mazowieckiego jest kemping w Rozalinie, czterogwiazdkowy, jeden z niewielu, bo w Warszawie kempingów praktycznie, poza jednym malutkim, nie ma. Od dwóch lat próbujemy rozmawiać z urzędem marszałkowskim, z ROT o ustawieniu na drodze Warszawa-Katowice znaku, bo ten kemping oddalony jest niewiele, o 10 km czy 12 km od tej głównej drogi i ciężko tam dojechać i nam się nie udaje, a kemping jest rzeczywiście bardzo dobry. Został skategoryzowany jako jeden z niewielu, czterogwiazdkowy i rzeczywiście czeka na turystów. Nie możemy się doprosić o ustawienie takich znaków. Zwrócimy się również, tak jak kolega mówił, do POT, bo ROT, jak widać, nie była tym zainteresowana, aby ten ruch do tego kempingu skierować. Dostajemy po prostu bardzo dużo listów od turystów, że pomijają ten kemping, bo nie mogą na niego trafić.

Nasza propozycja jest taka, aby te znaki były ustawione tam, wszędzie, gdzie są obiekty kempingowe, z odpowiednim wyprzedzeniem, natomiast nie reklamować obiektów, nie będących kempingami, bo to jest po prostu wbrew obowiązującej w Polsce ustawie.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Wspominała pani… Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MSiT Piotr Borys:

Proszę państwa, myślę, że to, co powiedziała pani prezes Śląskiej Organizacji Turystycznej i także pan prezes, pokazuje tylko potrzebę kompleksowego podejścia. Obecnie mamy tak naprawdę otwierane przez ostatnie kilka lat nowe odcinki. Podam przykład. Odcinek, który został otworzony od Bolkowa do granicy z Czechami S3, czyli właściwie od Szczecina do granicy z Czechami przejeżdżamy dzisiaj drogą S3, która jest nawet dodatkowo bardzo mocno promowana przez Czechów i mamy najazd kilkuset tysięcy, może nawet miliona Czechów nad polskie morze. Wzdłuż mamy kilka regionów o atrakcjach turystycznych i absolutnie niewykorzystane jeszcze, bo są to stosunkowo nowe odcinki, S6 na Pomorzu. Możemy mnożyć, siódemka, wschód Polski itd. Teraz tworzy się, czy tworzył się przez ostatnie kilkanaście lat dosyć ciekawy system tych głównych tras komunikacyjnych, które biorą na siebie ogromną część, pewnie 70%, ruchu tranzytowego w Polsce, te kilkadziesiąt milionów osób. Jest pytanie, czy jesteśmy gotowi z taką kompleksową informacją. Podkreślam raz jeszcze, bardziej zbliżony jest dla mnie model niemiecki i francuski. Po pierwsze, te znaki są większe w stosunku do wielkości polskich znaków, są bardziej czytelne i może trzeba przy okazji rozporządzenia, o którym powiedziała pani prezes, rozpocząć dyskusję, w jaki sposób zarządzać tą informacją, w jaki sposób zagęścić drogi ekspresowe, autostrady, a potem jeszcze niżej, informacjami o istotnych obiektach, szlakach turystycznych i wokół tego zrobić system.

Nie zrobimy tego, szanowni państwo, bez pełnej współpracy, po pierwsze, z tymi, którzy wiedzą wszystko o atrakcjach turystycznych. Począwszy od lokalnych organizacji turystycznych, dla których powinna być to jedna z podstawowych inicjatyw, w jaki sposób promować atrakcje turystyczne na poziomie LOT, czy lokalnej organizacji turystycznej, bez silnych regionalnych organizacji turystycznych, które muszą zainicjować, znaleźć środki i głównie bez marszałków województw, którzy powinni widzieć w tym ogromną szansę na promocję regionu przez turystykę. Każdy marszałek formalnie odpowiada w swoich kompetencjach za rozwój turystyki. Właściwie nie ma takiego regionu, w którym nie byłoby głównych tras T&T, czy głównych tras autostradowych lub ekspresowych. Powinniśmy z tego zbudować bardziej efektywny system – po pierwsze, ujednolicony, na co pozwoli nam być może to procedowane rozporządzenie, a po drugie ,inicjatywa wniosków i sfinansowania, bo na końcu trzeba sfinansować taki znak, później go utrzymać i nazwijmy to, stworzyć po prostu system monitoringu, czy nie jest zniszczony, czy nie jest brudny, szereg tych elementów. Możemy to zrobić wyłącznie z partnerami: ROT, LOT, marszałek, gmina. Inaczej się po prostu tego zrobić nie da.

Myślę, że powinniśmy także zainicjować i być może odbyć kolejne spotkanie już z Ministerstwem Infrastruktury, aby pokazało też nam i podkomisji ten wynik prac, traktując to jako taką wstępną konsultację, bo to rozporządzenie jeszcze nie wchodzi. Rozumiem, że z różnych przyczyn MI, które dzisiaj nie jest obecne, nie podejmuje się jeszcze pracy nad rozporządzeniem, czyli nie rozpoczęło tych formalnych prac konsultacyjnych. Spróbujemy się w to bardzo mocno zaangażować.

Serdecznie chciałbym także państwa z podkomisji zaprosić 30 września i 1 października na konferencję dotyczącą Światowych Dni Turystyki, którą organizujemy w Toruniu, w centrum Polski, tak żeby móc przyjechać, tak że przyjdzie do państwa stosowne zaproszenie. Spróbujemy na spotkaniach z marszałkami i ROT-ami także podjąć jakoś wycinkowo ten temat związany z oznaczeniem, traktując to jako wyzwanie, które może zwiększyć po prostu promocję polskiej turystyki.

Na końcu, szanowni państwo, jeździmy, czy ludzie jeżdżą po Polsce i widzą obraz, który zapamiętują. To jest jedna z najlepszych form promocji atrakcji turystycznych, które zostały wymyślone i nic innego na tych trasach nie da się stworzyć, a jesteśmy w stanie naprawdę zabudować o wiele gęściej i efektywniej ten obszar. Zastanowiłbym się, prosiłbym tylko o państwa rekomendacje co do wielkości tych znaków. Czy istniejące są wystarczające? Podkreślam raz jeszcze, francuskie i niemieckie, na pewno francuskie są znacznie większe i pozostają mi dużo więcej w pamięci wizualnej informacji niż te nasze. Nie chciałbym być stronniczy w żaden sposób, mówię tutaj bardzo indywidualnie. Naprawdę francuskie są większe i koncentrują ogrom, więcej uwagi przy najazdach niż nasze, polskie, ale mogę się mylić. Nie wiem jaka jest państwa opinia. Moja sugestia byłaby taka, aby

przygotować za jakiś czas, na pewno w tym roku jeszcze, taką podkomisję, jeśli państwo się zgodzą, żeby omówić szczegółowe rozwiązania wynikające z nowego rozporządzenia, bo wszystko jest po stronie Ministerstwa Infrastruktury i zastanowić się nad tym, w jaki sposób zagęścić tę sieć znakami turystycznymi, promujące atrakcje turystyczne. Taka byłaby moja propozycja, ale czekam też na państwa uwagi, szczególnie te związane z wielkością tych znaków. Czy one są w państwa percepcji wystarczające, czy też nie.

Wiceprezes POT Małgorzata Wilk-Grzywna:

Witam państwa serdecznie. Spotkałam się jeszcze z jednym problemem, to znaczy różnym podejściem GDDKiA do umieszczania znaków przy trasach, bo na przykład jedne oddziały, to znaczy jedne dyrekcje regionalne podchodzą do tego tematu bardziej tolerancyjnie, natomiast na przykład dyrekcja regionalna świętokrzyska podeszła do tego niezbyt tolerancyjnie, ponieważ uznała, że to jest reklama i po prostu ta reklama przy trasie może zaburzać percepcję kierowców. Ten problem wydaje się dosyć istotny, że jest niejednolite podejście tych oddziałów regionalnych GDDKiA. U Agnieszki Sikorskiej na Śląsku bardziej liberalnie, w innych regionach, na przykład widzimy na Pomorzu Zachodnim, jak niewiele tych znaków jest przy autostradach i drogach szybkiego ruchu. Nie wiem Agnieszko, czy ty byś potwierdziła…

Prezes FROT Agnieszka Sikorska:

Nawiązując do słów pani wiceprezes, to prawda. Są tak naprawdę dwa zasadnicze problemy, też nawiązując do wypowiedzi pana ministra. Po pierwsze, to bardzo różne podejście poszczególnych oddziałów generalnej dyrekcji, to jakby na tym szczeblu najwyższym, najwyższej kategorii dróg, bo rzeczywiście z własnego doświadczenia znowu mogę powiedzieć, odpowiadając za oznakowanie Szlaku Orlich Gniazd, jako samochodowego szlaku, mniej więcej on leży w połowie w województwie śląskim i połowie w województwie małopolskim, u nas jest oznakowany znakami turystycznymi, w Małopolsce nie jest, ponieważ nie było możliwości wprowadzenia takiego samego wzoru, bo ich generalna dyrekcja powiedziała „nie”, bo nie jest to zgodne z rozporządzeniem. Takie bardzo literalne podejście do zapisów rozporządzenia powoduje tego typu problemy. Nawet osobiście podjęłam się rozmów z tamtejszą dyrekcją, chociaż to w ogóle nie powinno leżeć w mojej kompetencji i trochę wykroczyłam poza ramy swojego województwa, którym się zajmuję. Nie udało mi się. Naprawdę, wierzcie mi państwo, poddałam się w rozmowach, a zarządzający Szlakiem Orlich Gniazd, czyli Związek Gminy Jurajskich oddał dotację do urzędu marszałkowskiego pozyskaną na ten cel, ponieważ nie byliśmy w stanie uzgodnić wzorów tablic przy drogach, za które odpowiada Generalna Dyrekcja.

Pamiętajmy jeszcze o jednej rzeczy, że dla systemowego podejścia ważna jest systemowość podejścia zarządców dróg, bo mamy różne kategorie dróg i zaczynając pewne oznakowanie szlaku samochodowego na autostradzie czy drodze ekspresowej, w kolejności dojazdu do tej atrakcji schodzimy na niższe kategorie dróg. Również z własnego doświadczenia mogę powiedzieć, że zarząd dróg wojewódzkich, który wydaje całe szczęście tylko opinię, a nie zatwierdzenie, bo to wydaje marszałek, zawsze wydaje negatywną. Czyli gdyby iść za tym, że opinia ZDW jest negatywna dla oznakowania, mamy przerwaną ciągłość oznakowania szlaku, bo mamy znak na autostradzie, ale nie mamy jego kontynuacji na drodze wojewódzkiej, co mija się trochę z systemowością oznakowania dojazdu do atrakcji, bo mamy dziurę. To jest następna rzecz, że zarządcy dróg kompletnie nie zwracają uwagi na pewną konieczność oznakowania atrakcji i konsekwencje tym samym przekładającą się na drogi.

Niedokładnie pamiętam, co w tym projekcie rozporządzenia jest wpisane, ale jest tam rozwiązanie nie do końca szczęśliwe w obecnie panującym porządku prawnym. Rozporządzenie nie jest precyzyjne co do tych kapituł działających przy poszczególnych organizacjach. Wydaje mi się, że dla pewnego usystematyzowania i porządku rzeczywiście działanie takiej kapituły przy POT dla tej najwyższej rangi dróg jest właściwe, ale działanie z kolei drugiej i już nie schodzenie na niższe szczeble, aż do lokalnych organizacji turystycznych myślę, że byłoby wystarczające. My jako kapituła działająca przy ROT jesteśmy w zasadzie kompendium wiedzy dla całego województwa i dla wszystkich zarządów dróg i często odpowiadamy na pytanie czyj jest ten znak, ponieważ tylko my gromadzimy dokumentację,

która trafia do nas z całego województwa, jeśli chodzi o oznakowanie atrakcji turystycznych. To pozwala nam panować nad pewnym systemem oznakowania atrakcji, że wiemy gdzie te znaki stoją, czyje one są, jeśli wnioskodawcą czy inwestorem nie jest na przykład ROT i często na zapytania zarządców dróg odpowiadamy kto stawiał ten znak, gdy jest zniszczony i do kogo się zwrócić żeby go naprawić. Więc wydaje mi się, że taki dwustopniowy system zarządzania tą informacją, bo znaki drogowe są zaliczane przecież do systemów informacji turystycznej, a te leżą w gestiach tak naprawdę i POT i ROT, nie ukrywamy, lokalnych też, ale jakby brak systemowości działania LOT na dzień dzisiejszy w Polsce powoduje, że tutaj mamy pewne obszary, które by mogły być niezagospodarowane. Wydaje mi się, że działanie tych kapituł przy POT i ROT porządkuje sprawę.

Następnym poruszonym przez pana ministra wątkiem jest kwestia finansowania tego typu informacji turystycznej. Dlaczego dzisiaj nie ma jednolitości w skali całego kraju? Raz, to jest to jest liczba dróg. Dwa, to jest podejście zarządców tych dróg, czyli tak jak w Niemczech czy we Francji, na które powoływał się pan minister, tam praktycznie każdy zjazd z autostrady, przed nim stoi jakaś atrakcja i to często po prostu jest jakiś tam naturpark, czy park w mieście, do którego taki znak kieruje. U nas ZDW odmawia mi właśnie wydania pozytywnej opinii na oznakowanie ze względu na ilość, tłumacząc to ilością znaków na drodze, że to jest już dla nich za dużo i że ze względu na bezpieczeństwo już nie możemy wprowadzać dodatkowych znaków. Jest to prawda i jest to nieprawda. Jeżeli ustawodawca dał nam możliwość wprowadzenia tego typu oznaczeń, to gdzieś też powinien przewidzieć na nie miejsce, więc to na pewno jest też sprawa do ustaleń, może rzeczywiście bardziej indywidualnych. Staramy się, jako ROT, wydając takie opinie, takie kapituły, nie doprowadzać do sytuacji przeznakowywania, czyli jednak mieć w tym jakiś umiar i panować nad tym, że jeśli na danym skrzyżowaniu już jest oznakowana jedna bądź dwie atrakcje, to wiadomo, że nie zmieścimy tam dziesięciu kolejnych, a są to często skrzyżowania, które są też głównymi skrzyżowaniami. Na kapitule i jej opinii po części spoczywa takie rozstrzygnięcie. Po to chyba też ustawodawca dał organizacjom turystycznym taką kompetencję w ogóle do opiniowania tych projektów, że to one powinny wiedzieć najlepiej jakiego rodzaju atrakcje w ogóle są w regionie, ale też w ogóle tej rangi, że należy takie znaki dla nich ustawić przy drogach. Mamy bardzo dużo atrakcji turystycznych, więc teraz próba oznakowania każdej atrakcji wiadomo, że jest niemożliwa.

Zaczęłam mówić o finansach. Właśnie brak systemu finansowania, takiego stałego źródła finansowania ROT, bo utrzymujemy się ze składek, powoduje że środki finansowe na ten cel są bardzo różne. Dlatego też nie mamy w Polsce tego jednolitego systemu informacji turystycznej, chociażby przy drogach krajowych. W tej chwili ustawienie znaku przy autostradzie to jest koszt od 20 tys. zł do 25 tys. zł za jeden znak. Naprawdę niewiele organizacji stać na to, żeby to zrobić w jakiś kompleksowy sposób. My mamy tych znaków tyle dzięki temu, że skorzystaliśmy w 2011 r. z unijnego projektu i tak naprawdę wtedy mogliśmy sobie pozwolić na doznakowanie atrakcji turystycznych, natomiast wiele organizacji dysponując, tak jak wspomniałam, składkowym budżetem swoich członków, nie jest w stanie podejść kompleksowo do oznakowania atrakcji turystycznych.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

W niektórych przypadkach GDDKiA robi to na swój koszt, tak?

Prezes FROT Agnieszka Sikorska:

Nie. Nigdzie nie postawiła znaku za swoje pieniądze.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

Nie chcę tutaj mówić gdzie postawiła…

Prezes FROT Agnieszka Sikorska:

Widocznie miała inne naciski.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

Ale są takie przypadki. Pani prezes dokończy.

Prezes FROT Agnieszka Sikorska:

W zasadzie to tyle.

Sekretarz stanu w MSiT Piotr Borys:

Szanowni państwo, cieszę się, że w ogóle o tym rozmawiamy, bo to jest temat, który został w wielu środowiskach poddany pod dyskusję i dobrze, że Komisja podjęła ten temat, dlatego że po prostu mamy bałagan. Taka jest prawda. Mamy rozproszony system, nie ma finansowania, wszystko ma charakter, powiedziałbym, takiej uznaniowości na poziomie poszczególnych dyrekcji regionalnych, gdzie w jednym regionie przyjmowany jest wzór, a drugi odrzuca. To jest po prostu niedopuszczalne. Do tego potrzebny jest system, po pierwsze, koordynacji MSiT z MI, wsparcie z państwa strony tego procesu legislacyjnego, jeżeli on będzie potrzebny i trzecia rzecz, uspójnienie systemu. Jestem w stanie wyobrazić sobie to, że mamy Polskę wspaniale, systemowo, czytelnie oznaczoną i stanowi to coś, co jest wyzwaniem promocji atrakcji turystycznych. Chciałbym państwu powiedzieć, że na to potencjalnie możemy znaleźć środki, bo my bardzo poważnie myślimy o tym, żeby właśnie z opłaty turystycznej, jeżeli będziemy procedowali, do czego państwa też będziemy na pewnym momencie gorąco namawiać, aby w środki były doposażone m.in. POT, ROT i LOT. Z tych środków powinno m.in. być finansowanie oznaczenia atrakcji turystycznej, po to, żeby turysta był w stanie dowiedzieć się, wypromować te miejsca, bo 10 razy przejedzie, a za 11 razem może się skusi i zboczy z trasy, zje obiad i poświęci część swojej uwagi na atrakcję turystyczną, która jest często w odległości niewielkiej od głównych szlaków turystycznych. Do tego potrzebujemy narzędzi finansowych i dobrej koordynacji. Koordynację musimy zrobić na poziomie ministerialnym, a finansowanie systemowe znaleźć po stronie m.in. wpływów z opłaty turystycznej. Taką planujemy. Żeby polska turystyka mogła się rozwijać, musi być zasilona dużymi pieniędzmi na obszarze krajowym, regionalnym i lokalnym. Tego typu zadania, m.in. jako wycinek, stanowią charakter promocyjny i powinny także mieć systemowe finansowanie. Do tego bym chciał wszystkich namówić, a państwa prosić również o odbycie, może w tym roku jeszcze, koniecznie z MI, takiego spotkania poszerzającego dyskusję z ich strony, żeby te rzeczy były ze sobą po prostu powiązane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. My oczywiście obiecujemy, że taki temat podejmiemy. Chciałem państwu powiedzieć na koniec… Czy jeszcze ktoś chce zabrać głos?

Prezes FROT Agnieszka Sikorska:

Do ministerstwa, panie przewodniczący, mamy jeszcze dwa inne tematy, mianowicie budowa szlaków rowerowych na wałach i tutaj są Wody Polskie. Z ministerstwem mam już zapoczątkowane pewne rozmowy, ale gdyby Komisja zechciała również zainteresować się tym tematem, to byłoby bardzo mile widziane.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

Z Ministerstwem Środowiska.

Prezes FROT Agnieszka Sikorska:

Ministerstwem Infrastruktury, bo tam chodzi o wały rzeczne. Obecnie ze środków regionalnych powstaje bardzo dużo długodystansowych szlaków rowerowych. Mamy do czynienia na pewno z Wiślaną Trasą Rowerową, z odrzańską i warciańską. To są bardzo konkretne plany, gdzie współpraca z Wodami Polskimi i w tym względzie z MI, jest nieodzowna.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

Dobrze. Zapisałem ten temat. Jeśli państwo pozwolicie, kilka tygodni temu wysłałem taką interpelację do ministra infrastruktury dotyczącą właśnie tego tematu i tu faktycznie zwracaliśmy uwagę głównie na ten problem, o którym panie mówiły, pan minister chyba też, dotyczący rozbieżności interpretowania przez oddziały GDDKiA przepisów. To wydaje się jakby takim najważniejszym tematem do ujednolicenia. Mamy taki przykład w Tarnowie. Przygotował mnie dyrektor Pałach. Na Śląsku podobno jest ok, świętokrzyskie, pomorskie i małopolskie bardzo źle.

Prezes FROT Agnieszka Sikorska:

Mam dostać honorowego obywatela, jak załatwię ten znak przy autostradzie.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

Ale pani jest zorientowana. My od kilku lat staramy się o taki znak E-22b Ratusz Tarnów i faktycznie wiele lat GDDKiA nam odmawia, gdzie takie znaki są w innych częściach Polski. Dlatego też pozwoliłem sobie takie pismo czy interpelację wysłać. Odpowiedź ministerstwa jest dość długa, ale generalnie mało konkretna. Pan minister napisał, że: „Jednocześnie wyjaśniamy, że planowane jest podjęcie prac legislacyjnych mających na celu pracowanie projektu nowych przepisów wykonawczych, m.in. dotyczących zasad umieszczenia oznakowania atrakcji turystycznych, które zastąpią dotychczas obowiązujące wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy – Prawu o ruchu drogowym". Jest też jakaś informacja, że GDDKiA przekazała jakiś dokument, który stanowi propozycję nowelizacji obowiązującego rozporządzenia. Nie wiem czy my taki dokument…

Prezes FROT Agnieszka Sikorska:

To jest to, o czym ja mówiłam, z 2022 r.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

Czyli to jest ta propozycja, która jest w ministerstwie, o którą mamy pytać?

Prezes FROT Agnieszka Sikorska:

Domyślam się, że jeżeli ministerstwo wspomina…

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

Myślałem, że to jest coś świeższego.

Prezes FROT Agnieszka Sikorska:

Nie, to jest grudzień 2022 r.

Sekretarz stanu w MSiT Piotr Borys:

Wszystkie szczegółowe rzeczy wejdą w procedurę systemowych rozwiązań. Tak będziemy odbijać piłeczkę pomiędzy regionami, finansowaniem, ubieganiem się o zgodę regionalnych oddziałów dyrekcji. Przecież to jest koszmar. Jeżeli dyrekcje regionalne nie są w stanie ujednolicić systemu, wydawać podobnych opinii, działając w systemie GDDKiA, tak nie może być. Trzeba na tę część zwrócić uwagę i to jest nasza rola, do ministra infrastruktury, który nawet podejrzewam nie wie o tym, że GDDKiA mają taką rozbieżną interpretację i opiniowania. To nie są państwa w państwie, tylko jest po prostu jeden system. Myślę, że przy okazji rozporządzenia zrobimy te rzeczy, głównie głosem praktyków, tak jak pani prezes, czy pan prezes, po to, żeby ten system ujednolicić. Jeżeli będziemy mieli formę prawną, czyli nowe rozporządzenie, dopłyną pieniądze, to jesteśmy w stanie bardzo szybko, w przeciągu kolejnego roku, od momentu, gdy wejdą przepisy i finansowanie, naprawdę zrobić Polskę lepiej oznaczoną. Po prostu jest to w naszym interesie, także wszystkich atrakcji, lokalnych społeczności, które mają swoje potencjały… Przykład. Na Dolnym Śląsku powstał nowy geopark UNESCO, akurat w Jaworze – drogi S3 i S4. Żadnej informacji nie ma. Jak wrzucę im oznakowanie według dzisiejszego systemu, to pewnie za trzy lata może coś zrobią. Natomiast jeżeli będzie system sprawny, prawny, plus pieniądze i ludzie, którzy chcą to zrobić na poziomie LOT i ROT, to przyspieszymy ten system po prostu. Bardzo dziękujemy serdecznie.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

Czyli możemy stwierdzić, że na następne posiedzenie…

Sekretarz stanu w MSiT Piotr Borys:

Tak. Myślę, że dobrze byłoby odbyć spotkanie, takie dyskusyjne, również koniecznie z tą ekipą, która przygotowuje rozporządzenie w MI, bo tam jest główna techniczna wiedza. Przecież na końcu to oni odpowiadają za bezpieczeństwo, za oznakowanie i są kluczowi w tym procesie. My możemy dać wkłady merytoryczne, oceniać ten system, finansować, natomiast tam leży instrumentarium prawne po prostu. Jeżeli tak duża praca została zrobiona, to tylko się do tego włączyć. Jesteśmy gotowi.

Przewodniczący poseł Piotr Górnikiewicz (Polska2050-TD):

Dziękuję paniom. Dziękuję panom. Do zobaczenia.